

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告  
(平成 26 年度上半期)

平成 26 年 12 月  
国土交通省航空局

1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

1-1 航空事故・重大インシデントの発生の概況

平成 26 年度上半期においては、本邦航空運送事業者の運航に伴う、以下の航空事故および重大インシデントが発生しています。

○航空事故 (2 件)

発 生 日 時	平成 26 年 4 月 29 日 9 時 45 分頃
発 生 場 所	茨城県つくば市付近上空、高度約 3,300 メートル
運 航 者	ジェイエア
航 空 機	エンブラエル式 ERJ170-100STD 型(JA211J)
出発地/最初の着陸予定地	山形空港/東京国際空港
便 名	JAL1252
搭 乗 者	乗務員 4 名、乗客 35 名(計 39 名)
概 要	飛行中、機体が動揺し、客室乗務員 1 名が負傷した。
負 傷 者	客室乗務員 1 名が右腸骨骨折、右腰部打撲及び右臀部挫創
機体の損壊等	なし
備 考	現在、運輸安全委員会が調査中

発 生 日 時	平成 26 年 9 月 12 日 17 時 30 分頃(日本時間)
発 生 場 所	ソウルの南東約 95 キロメートル、高度約 4,900 メートル
運 航 者	日本航空
航 空 機	ボーイング式 767-300 型(JA654J)
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/ソウル(金浦)
便 名	JAL93
搭 乗 者	乗務員 12 名、乗客 218 名(計 230 名)
概 要	ソウル(金浦)に向け降下中、機体が動揺し、客室乗務員 7 名が負傷した。
負 傷 者	客室乗務員 7 名(頸椎捻挫等により 2 週間の入院加療 1 名、頸椎捻挫等 2 名、打撲等 4 名)
機体の損壊等	なし
備 考	現在、運輸安全委員会が調査中(発生国(大韓民国)から委任)

○重大インシデント（4件）

発生日時	平成26年4月28日11時47分頃
発生場所	那覇空港進入中
運航者	ピーチ・アビエーション
航空機	エアバス式 A320-214 型(JA802P)
出発地/最初の着陸予定地	新石垣空港/那覇空港
便名	APJ252
搭乗者	乗務員6名、乗客53名(計59名)
概要	那覇空港に進入中、対地接近警報装置が作動したため緊急の回避操作(機首上げ操作)を行い、進入復行した。
負傷者	なし
機体の損壊等	なし
備考	現在、運輸安全委員会が調査中

発生日時	平成26年5月28日1時42分頃(日本時間)
発生場所	ニューヨーク離陸直後
運航者	全日本空輸
航空機	ボーイング式 777-300ER 型(JA735A)
出発地/最初の着陸予定地	ニューヨーク/成田国際空港
便名	ANA9
搭乗者	乗務員16名、乗客201名(計217名)
概要	離陸直後に第2エンジン(ゼネラル・エレクトリック式GE90-115B型)に振動が発生し、排気ガス温度が高いことを示す計器表示があったため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返した。
負傷者	なし
機体の損壊等	第2エンジンのタービンブレード等の損傷。発動機の破損(発動機の内部において大規模な破損が生じた場合)に該当。
備考	発生国(米国)は、重大インシデントに該当しないと判断

発生日時	平成26年7月30日5時10分頃(日本時間)
発生場所	アンカレッジ国際空港の西方約37キロメートル、高度約1,950メートル
運航者	日本貨物航空
航空機	ボーイング式747-8F型(JA15KZ)
出発地/最初の着陸予定地	成田国際空港/アンカレッジ
便名	NCA134
搭乗者	乗務員2名、乗客1名(計3名)
概要	降下中、接近する航空機を確認したため、回避操作を行った。
負傷者	なし
機体の損壊等	なし
備考	発生国(米国)は、異常接近に該当しないと判断

発生日時	平成26年9月20日10時05分頃
発生場所	百里飛行場 東側滑走路03R 付近上空
運航者	新中央航空
航空機	セスナ式172P型(JA4184)
出発地/最初の着陸予定地	百里飛行場/同左
便名	-
搭乗者	乗務員1名、乗客3名(計4名)
概要	遊覧飛行終了後、着陸する際、管制官から指示された滑走路ではなく、作業員が滑走路付近で作業中であった別の滑走路に着陸を試みた。
負傷者	なし
機体の損壊等	なし
備考	現在、運輸安全委員会が調査中

(平成26年12月現在)

## 1-2 航空事故・重大インシデントの発生数の推移

平成26年度上半期における航空運送事業に係る航空事故及び重大インシデントの発生件数を、過去5年度と比較したものを図1.1に示します。

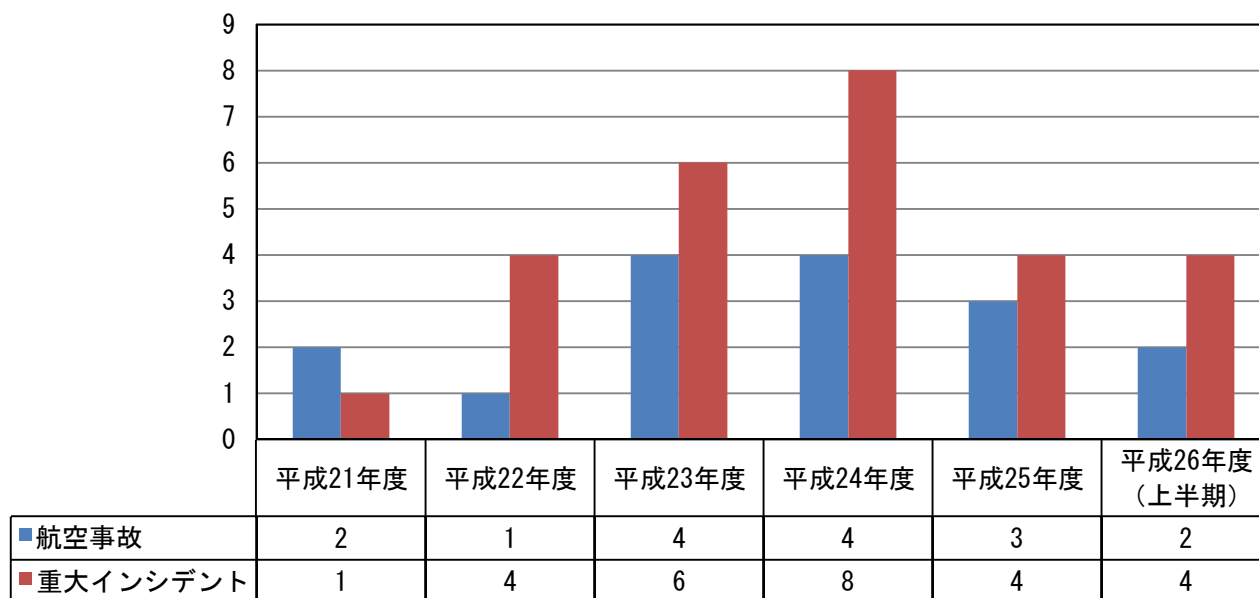


図1.1：本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生件数の推移

## 2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況（平成 26 年度上半期）

### 2-1 航空輸送の安全にかかわる情報の報告件数

平成 26 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までに、航空法第 111 条の 4 に基づき、本邦航空運送事業者に係る航空事故 2 件、重大インシデント 4 件、安全上のトラブル 455 件（以下、これらの事案を合わせて「安全上のトラブル等」といいます。）の合計 461 件について報告がありました。当該報告の概況は以下のとおりです。（報告された全事案の概要については、別冊参照）

#### （1）月別報告件数推移

月毎の安全上のトラブル等の発生件数を表 2.1 に示します。

表 2.1：月別報告件数<sup>注1)</sup>

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H26.4~H26.9)	(参考) 5 年 平均 <sup>注2)</sup>
航空事故	1	0	0	0	0	1	2	0.8
重大インシデント	1	1	0	1	0	1	4	3.4
安全上のトラブル（表 2.2）	58	71	84	60	85	97	455	446.2
計	60	72	84	61	85	99	461	450.4

また、表 2.1 の安全上のトラブルを航空法施行規則第 221 条の 2 の分類に従って集計した件数を表 2.2 に示します。

表 2.2：「安全上のトラブル」の分類別件数<sup>注1)</sup>

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H26.4~H26.9)	(参考) 5 年 平均
① 航行中の構造損傷	7	6	11	8	7	7	46	43.0
② 航行中のシステム不具合	16	26	30	15	29	31	147	173.6
③ 航行中の非常用機器等の不具合	1	4	6	3	7	6	27	19.4
④ 運用限界の超過経路・高度の逸脱	8	3	9	4	6	8	38	34.0
⑤ 機器からの指示による急な操作等	15	23	15	23	29	20	125	126.2
⑥ その他	11	9	13	7	7	25	72	50.0
計	58	71	84	60	85	97	455	446.2

注 1) 同一事象について複数の事業者から報告された事案については、表 2.1 及び表 2.2 では 1 件として計上しています。ただし、表 2.3 及び表 2.4 では、それぞれ 1 件として数えているため、5 年平均の合計数が異なります。

注 2) 5 年平均は平成 22 年度から 26 年度までの過去 5 年度の上半期に報告された件数の平均です。以下同じ。

## (2) 航空運送事業者別報告件数

航空運送事業者別の報告件数を表 2.3 に示します。

表 2.3 : 航空運送事業者別報告件数

(参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	5年平均
全日空グループ	19	14	15	23	32	22	125	125.8
全日本空輸 <sup>注3)</sup>	13	11	11	17	23	18	93	97.2
エアージャパン <sup>注4)</sup>	2	0	1	2	1	3	9	7.6
ANA ウィングス <sup>注5)</sup>	4	3	3	4	8	1	23	21.0
日本航空グループ	15	24	28	17	18	16	118	129.6
日本航空 <sup>注6)</sup>	8	8	11	9	10	8	54	72.0
日本トランスオーシャン航空	1	4	3	1	1	0	10	10.4
ジャルエクスプレス	1	3	2	2	4	2	14	10.0
日本エアコミューター	4	0	2	2	0	2	10	12.6
ジェイエア	1	9	10	3	3	4	30	22.0
琉球エアコミューター	0	0	0	0	0	0	0	2.6
日本貨物航空	1	4	2	4	3	3	17	15.8
スカイマーク	9	11	13	5	10	16	64	81.0
エア・ドゥ <sup>注7)</sup>	4	3	1	1	2	6	17	15.6
スカイネットアジア航空	4	2	8	2	3	3	22	17.8
スターフライヤー	1	2	3	2	4	0	12	10.2
ピーチ・アビエーション	1	3	1	1	2	4	12	—
ジェットスター・ジャパン	2	4	8	1	1	14	30	—
バニラ・エア <sup>注8)</sup>	1	2	0	1	1	2	7	—
春秋航空日本	0	0	1	0	0	2	3	—
アイベックスエアラインズ	0	0	1	1	4	6	12	15.0
フジドリームエアラインズ	0	1	2	2	1	2	8	8.8
北海道エアシステム	0	0	0	1	0	0	1	3.2
オリエンタルエアブリッジ	1	0	0	0	0	0	1	0.8
天草エアライン	0	0	0	0	1	0	1	1.2
新中央航空	0	0	0	0	1	2	3	3.2
その他航空運送事業者	2	2	1	0	2	1	8	5.0
航空機使用事業者	0	1	2	0	1	4	8	13.0
計	60	73	86	61	86	103	469	446

注3) 全日本空輸との合併以前に発生したエアーニッポンの事案(平成24年4月1日合併)は、全日本空輸の件数に含めています。また、全日本空輸は法人の分割(平成25年4月1日)により、ANAホールディングスに航空運送事業を承継し、同社は商号を全日本空輸に変更しました。

注4) エアージャパンとの合併以前に発生したANA&JP エクスプレスの事案(平成22年7月1日合併)は、エアージャパンの件数に含めています。

注5) ANA ウィングスへの統合前に発生したエアーネクスト、エアーニッポンネットワーク及びエアーセントラル(平成22年10月1日に3社が合併してANA ウィングス設立)の事案は、ANA ウィングスの件数に含めています。

注6) 日本航空インターナショナルとの合併以前に発生した日本アジア航空(平成20年4月1日合併)及びジャルウェイズ(平成22年12月1日合併)の事案は、日本航空インターナショナルの件数に含まれています。また、日本航空インターナショナルは平成23年4月1日より商号を日本航空に変更しました。

注7) 北海道国際航空は平成24年10月1日より商号をAIRDO(エア・ドゥ)に変更しました。

注8) エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日より商号をバニラ・エアに変更しました。

### (3) 機種別報告件数

機種別の報告件数を表 2.4 に示します。

表 2.4 : 機種別報告件数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H26.4~H26.9)	(参考) 5年平均
B737-400/-500	5	8	4	4	4	3	28	38.8
B737-700/-800	17	12	23	10	20	27	109	117.0
B747 系列	1	4	2	4	3	3	17	22.4
B767 系列	9	7	10	15	15	17	73	86.6
B777 系列	10	8	7	7	13	6	51	42.2
B787-8	1	4	3	6	3	4	21	—
A320 系列	6	12	12	5	8	20	63	35.2
A330	1	4	4	0	1	1	11	—
DHC-8-100~300	1	0	0	0	1	0	2	6.4
DHC-8-400	6	1	5	2	6	1	21	20.8
CRJ	0	4	9	1	6	7	27	27.2
ERJ170	1	6	4	5	2	5	23	18.6
SAAB340B	0	0	0	2	0	2	4	8.2
Do228	0	0	0	0	1	1	2	3.0
その他航空運送事業機	2	2	1	0	2	2	9	12.2
航空機使用事業	0	1	2	0	1	4	8	13.0
計	60	73	86	61	86	103	469	451.6

#### 2-2 報告された事案への対応

航空局では、航空法第 111 条の 4 に基づき報告された事案のうち重要度の高いものとして抽出した事案について、重点的に航空運送事業者による対策内容を確認し、指導等を行っています。

平成 26 年度上半期におけるこのような主要な事案の概要並びにこれに対する航空運送事業者の対策及び航空局の措置を整理したものを別添に示します。

## 2-3 安全上のトラブルの内容別分類

安全上のトラブルの要因を分析し、内容別に分類した件数を表 2.5 に示します。ただし、この分類は今後の要因分析の進捗により変更されることがあります。

表 2.5 : 安全上のトラブルの内容別分類

内容	件数 (H26.4~H26.9)
機材不具合	206
ヒューマンエラー	81
運航乗務員	37
客室乗務員	5
整備従事者	38
地上作業員	0
設計・製造	1
その他	0
回避操作	114
TCAS RA (航空機衝突防止装置の回避指示) に基づく回避操作	112
GPWS (対地接近警報装置) に基づく回避操作	2
鳥等の外来物による損傷	14
鳥衝突	13
その他	1
被雷	33
その他	7
計	455

## 3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第 16 回航空安全情報分析委員会において、平成 26 年度上半期の安全上のトラブル等について審議した結果、それぞれの事案について、関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべきことが確認されました。

また、今後とも、前回の第 15 回航空安全情報分析委員会（平成 26 年 6 月 25 日開催）において「安全性向上に向けた今後の取組み」として確認されたとおり、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づき、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組み、TCAS RA や GPWS による回避操作に係る情報共有を進め、このような個別事案への対応を適確に行うとともに、航空運送事業者の新規参入による航空を取り巻く環境変化にも十分配慮し、監視・監督の強化、予防的安全対策の充実等を図る取組みを継続する必要があるとの評価を受けています。



航空法第111条の4に基づき報告された主要な事案及びこれに対する措置  
(平成26年4月～平成26年9月)

別添

(1) 航空事故(航空法施行規則第221条の2第1号)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
1	H26.4.29	ジェイエア	エアリアル式 ERJ170-100STD型	JA211J	東京国際空港へ向け降下中、機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷(右腸骨骨折、右腰部打撲及び右臀部挫創)した。	運輸安全委員会により調査中	(1) 組織的対応 ① 全社員に対して、事象周知を実施。 ② 全運航乗務員に対して、天候が良好でも上層風によっては先行機による後方乱気流が発生することを注意喚起。 ③ 全客室乗務員に対して、乱気流による受傷防止に関し注意喚起。  また、運輸安全委員会の調査結果等を踏まえ、必要により更なる対策を実施。	① 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ② 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中
2	H26.9.12	日本航空	ボーイング式 767-300型	JA654J	ソウル(金浦)に向け降下中、機体が動揺し、客室乗務員7名が負傷(頸椎捻挫等により2週間の入院加療1名、頸椎捻挫等2名、打撲等4名)した。	運輸安全委員会により調査中	(1) 個別対応 ① 当該運航乗務員に対し、振り返り教育等を実施。 (2) 組織的対応 ① 全社員に対し事例周知、全運航乗務員に対しては、注意喚起を実施。 ⑤ 全客室乗務員に対して揺れによる負傷防止を目的に注意喚起を実施予定。 ⑥ 前任客室乗務員の実技教育に今回の教訓の反映を検討。  また、運輸安全委員会の調査結果等を踏まえ、必要により更なる対策を実施。	① 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ② 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中

(2) 重大インシデント(航空法施行規則第221条の2第2号)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
3	H26.4.28	ピーチ・アビエーション	エアバス式 A320-214型	JA802P	那覇空港に進入中、対地接近警報装置が作動したため緊急の回避操作(機首上げ操作)を行い、進入復行した。	運輸安全委員会により調査中	(1) 個別対応 当該運航乗務員に対し、随時訓練、社内審査を実施した。 (2) 組織的対応 ① 全運航乗務員に対し、事例紹介等を実施した。 ② 全運航乗務員に対し、進入方式を再確認させるなどの随時訓練及び点検飛行を実施した。 ③ 運航乗務員の技量管理体制を強化した。  今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	① 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ② 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中

## (2) 重大インシデント(続き)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
4	H26.5.28	全日本空輸	ボーイング式777-300ER型	JA735A	ニューヨーク離陸直後、第2エンジン(ゼネラル・エレクトリック式GE90-115B型)に振動が発生し、排気ガス温度が高いことを示す計器表示があったため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返した。	現在調査中であるが、エンジンの高圧タービン部に起因した事象であると推定する。	①高圧タービンの分解整備後の使用時間が当該エンジンと同等以上の13台に対して高圧タービン部の検査を実施したところ、1台に不具合が確認されたことから、当該エンジンを交換した。他は異常なし。 ②当該エンジンと同一部品番号の部品を装着している6台のエンジンに対し、内部の点検を実施し、問題はなかった。  引き続きエンジンの分解調査結果を踏まえ、必要な対策を実施していく。	会社に要因分析を指示し、当面の対策内容を確認	措置継続中
5	H26.7.30	日本貨物航空	ボーイング式747-8F型	JA15KZ	アンカレッジに向け降下中、接近する航空機を確認したため、衝突を回避した。	調査中	(1) 組織的対応 ①全運航乗務員に対し、当該事象の周知および基本操作について再周知した。	会社の要因分析及び対策内容をフォローしていく。	措置継続中
6	H26.9.20	新中央航空	セスナ式172P型	JA4184	遊覧飛行終了後、百里飛行場に着陸する際、管制官から指示された滑走路ではなく、作業員が滑走路付近で作業中であつた別の滑走路に着陸を試みた。	運輸安全委員会により調査中	(1) 個別対応 ①当該機長の特別訓練を実施 (2) 組織的対応 ①全運航乗務員に対し、事象の周知及び注意喚起を行った。また、ヒューマンエラー等の訓練を実施  今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社に要因分析を指示し、当面の対策内容を確認した。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中

## (3)安全上のトラブル

## ①航行中の構造損傷(航空法施行規則第221条の2第3号イ)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
7	H26.6.17	スカイネットアジア航空	ボーイング式737-800型	JA809X	熊本空港に着陸した際に、機体尾部のテールスキッドを滑走路に接地した。	悪天候下による接地間際の機体沈みを止める為、急な機首上げ及び推力増加の操作を行ったところ、機首を若干上げすぎた状態で接地しバウンドした。その後、スポイラーの展開により機首上げ角度が更に増加した。	(1)個別対応 ①当該運航乗務員に対し、機体特性、着陸技法に関する座学教育及びシミュレーター訓練を実施した。 ②臨時技能審査及び慣熟路線飛行訓練を実施した。 (2)組織的対応 ①全運航乗務員に対して、当該事象の紹介及び着陸時のバウンド後の回復操作に関する訓練を行った。	会社の要因分析及び対策内容をフォローしていく。	措置継続中

## ②航行中のシステム不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ロ)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
8	H26.4.17	セントラルヘリコプターサービス	川崎式BK117C-1型	JA9979	飛行前点検において、2枚あるテールローターブレードの1枚(片面)に亀裂が発見された。	構造上起こりうる不具合であることが、航空機の製造者から運航者にサービスレターにより周知されている事例であった。	航空機の製造者からの周知に基づく点検を今後も継続すべく、運航乗務員及び整備従事者に対し点検の重要性について周知した。(製造者へ事案について報告済)	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
9	H26.4.29	スカイマーク	エアバス式A330-343型	JA330A	進入中、燃料消費量と搭載量及び左右の燃料タンクの燃料量に差異があることを示す計器表示があった。着陸後、操縦室に燃料臭があり、第2エンジンから燃料漏れが確認された。	エンジンの燃料配管に割れが発生しており、エンジンの製造者からの報告によると、振動による疲労が原因とのことであった。	エンジン製造者の技術指示に従い、当該配管の繰り返し検査を実施する。なお、本件については、引き続きエンジン製造者による調査が実施されており、その結果を踏まえ必要な対策を実施することとする。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
10	H26.5.8	第一航空	アリテン・ノーマン式BN-2B-20型	JA127D	巡航中、左側発電機の不具合を示すライトが点灯した。その後、右側発電機の不具合を示すライト及び配電系統の不具合を示すライトが点灯したため、航空交通管制上の優先権を要求のうえ、着陸した。なお、着陸後の点検において、右側発電機の不具合は確認できなかった。	製造者の調査の結果、左側発電機の不具合は左側電圧調整器の機能不良により左側発電機の発生電圧が低下したことに起因すると推測される。また、引き続き発生した右側発電機の不具合を示すライトが点灯したことについては現時点では明らかになっていない。	①他の同型機について、点検を実施。問題はなかった。 ②飛行前点検において、電源系統の機能確認を追加して実施する。 ③不具合の原因調査結果を受けた時点で必要に応じ対策を検討する。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
11	H26.5.15	全日本空輸	ボーイング式777-200型	JA708A	離陸後、脚操作レバーが上げ位置に出来なかった。	①脚上げ操作に必要な機体の信号に不具合が発生したと推定される。 ②脚操作レバーの機構においても不具合が認められた。	①機体からの信号の不具合を改修するためのソフトウェアの更新を実施。 ②脚操作レバーの不具合については、航空機製造者(ボーイング社)の解析結果を踏まえ必要な対策を実施する。	①会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする ②本事象を同型式所有の他社に情報を提供した。	措置継続中

②航行中のシステム不具合(続き)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
12	H26.5.4	スカイマーク	エアバス式A330-343型	JA330B	着陸後、第2エンジンの逆推力装置が展開後収納できなかった。	逆推力装置を作動させる部品の固着により発生したものと考えられる。	当該部品の製造メーカーにおいて、組み立て過程でのバリ確認や作動確認等の検査項目を追加する対策を確認した。	同種不具合が繰り返し発生しているため、会社に再発防止の要因分析を指示し、対策内容を確認した。	完了
13	H26.7.27	スカイマーク	ボーイング式737-800型	JA73NQ	進入中、前方左側の乗降用扉が確実に閉じられていないことを示すライトが点灯した。	扉の繰り返し開閉に伴い、扉側と機体側のセンサーの位置が若干ずれたことにより発生したと推察する。	整備処置後、当該事象の再発はないが、過去に同様の不具合を経験していることから、追加で扉のロック機構の調整を実施した。	同種不具合が繰り返し発生しているため、会社に再発防止の要因分析を指示し、対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
14	H26.8.3	日本航空	ボーイング式737-800型	JA331J	離陸後、操縦桿を左側に操作しなければ、直進飛行ができないため、目的地を変更した。	スポイラーを作動させる装置の内部部品の一部が破断し、動きを阻害していたことが確認された。当該部品の破断の原因を特定するため、破断面などについて現在検査を継続中である。	①他の同型機について、点検を実施。問題はなかった。 ②当該部品の破断原因が特定され次第、対策を検討することとする。	①会社の対策内容を引き続きフォローする。 ②他の同型式を保有する会社間で情報共有されていることを確認した。	措置継続中
15	H26.8.9	日本航空	ボーイング式777-300型	JA8944	上昇中、第1エンジン(プラット・アンド・ホイットニー式PW4090型)の滑油量及び滑油圧力の低下を示す計器表示があったため当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ、引き返した。	滑油の熱交換器からの漏れが確認されたため、製造メーカーにて点検したところ、熱交換器内部の破損が確認された。	①他の同型機について、点検を実施。問題はなかった。 ②熱交換器内部の破損については、製造メーカーで調査中であることから、その結果により必要な対策を検討する。	①会社の対策内容を引き続きフォローする。 ②本事象を同型式所有の他社に情報を提供した。	措置継続中
16	H26.9.13	ジェイエア	エンブラエル式ERJ170-100STD型	JA216J	上昇して巡航高度に達したところで機体に振動を感じたため、計器表示を確認したところ、第2エンジン(ゼネラル・エレクトリック式CF34-8E5型)の振動値が通常より高い数値であったため、引き返した。	点検の結果、第2エンジンの低圧タービンブレードが1枚欠損していることが確認された。航空機製造者及びエンジン製造者にて、原因調査中。	①他の同型機について、点検を実施。問題はなかった。 ②航空機製造者及びエンジン製造者による調査結果を入手後、対策を検討する。	①会社の対策内容を引き続きフォローする。 ②他の同型式を保有する会社間で情報共有されていることを確認した。	措置継続中

③航行中の非常用機器の不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ハ)

平成26年度上半期において特記すべき事案はない。

④運用限界の超過、経路・高度の逸脱(航空法施行規則第221条の2第3号ニ)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
17	H26.5.19	パニラ・エア	エアバス式320-200型	JA8385	進入中、高揚力装置の運用限界速度を超過した。	副操縦士がスピードブレーキレバーを操作しようとした際、誤って高揚力装置の操作レバーを操作した。	(1) 個別対応 ①当該乗務員に対し、座学訓練にて事例の振り返り、降下時の基本操作、運航乗務員の相互確認について再確認するとともに、シミュレーター訓練にて定着していることを確認した。 (2) 組織的対応 ①全運航乗務員に対し、事例紹介及び注意喚起を実施 ②今年度の定期訓練の重点項目に確実な操作と確認、操作時の運航乗務員の相互確認について設定。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
18	H26.6.3	ANAウイングス	ホンパルディア式DHC-8-402型	JA858A	上昇中、高揚力装置の運用限界速度を超過した。	機長及び副操縦士が飛行管理装置の警告メッセージに対し集中し、高揚力装置の格納操作を失念した。また、高揚力装置の位置の確認においても、管制機関からの情報提供に外部監視を両名とも実施したことで、チェックリストによる確認が行われなかった。	(1) 個別対応 ①当該乗務員に対し、訓練及び臨時技能審査を実施した。 (2) 組織的対応 ①全運航乗務員に対し、情報共有を行った。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
19	H26.8.3	日本航空	ボーイング式777-300型	JA8944	離陸滑走中、第2エンジン(プラット・アンド・ホイットニー式PW4090型)の排気ガス温度が許容値を超えたため、離陸を中止した。(許容値:675℃に対し677℃)	当該エンジンの状況を確認したところ、高圧タービンの部品の一部の損失および隣接する部品の損失が確認された。製造者により原因を調査中。	高圧タービンの効率が低下傾向にある他の保有エンジンに対し検査を実施し、問題ないことを確認した。製造者による調査結果を入手後、対策を検討する。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
20	H26.9.1	ジャルエクスプレス	ボーイング式737-800型	JA325J	上昇中、左右燃料タンクの燃料量の差異が発生し、運用限界を超過した。	右側の燃料タンクの燃料量が左側より多かったため、不均衡を解消する操作を実施したが、揺れに遭遇し、この揺れに対する対応に追われ、不均衡を解消する操作を失念し、左側のタンクの燃料量が増加し過ぎた。	(1) 個別対応 ①当該運航乗務員に対し、シミュレーターを使用した訓練を実施した。 (2) 組織的対応 ①全運航乗務員に対し、事例紹介及び注意喚起した。 ②運航乗務員に燃料量の差異を事前に知らせるため、飛行データ集積装置の報告機能の改修を実施中。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中

⑤機器からの指示による急な操作等(航空法施行規則第221条の2第3号ホ)

平成26年度上半期において特記すべき事案はない。

⑥その他(航空法施行規則第221条の2第4号)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
21	H26.5.11	エア・ドゥ	ボーイング式737-500型	JA8504	飛行間点検時、第1エンジンの空気取り入れ口覆いの修理作業を委託先で実施したが、修理に使用したりベットが当該箇所に使用が認められていなかった。	①委託先の作業調整者が、当該修理作業に係る作業の社内指示を行うにあたり構造修理マニュアルを確認したが、当該りベットについての制限事項を見落とした。 ②委託先の作業実施者は構造修理マニュアルの修理作業の手順についてのみ確認し、上記制限事項を見落とした。	(1)自社での対応 ①委託先に対し、再発防止を申し入れた。また、監査グループより委託先の対策の浸透状況を重点的に確認する。 (2)委託先での対応 ①当該作業調整者及び作業実施者に対し、当該事案に関する訓練を行った。 ②全整備従事者に対して、本件に関する事例紹介及び注意喚起を実施した。 ③構造整備時、社内の作業指示を行うに先立ち、作業調整者は同作業の有資格者の助言を受けるよう、作業調整者全員に周知した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
22	H26.6.22	全日本空輸	ボーイング式777-200ER型	JA741A	着陸時、客室後方の調理室のゴミ箱が飛び出した。	着陸前の安全性確認において、客室担当の客室乗務員が触手及び目視にて、二人の客室乗務員により、扉がロックされていることの二重確認を実施しているが、日常実施している慣れと扉のロック表示が閉位置であったことから、扉が確実に閉められた状態ではなかったことに気付かなかった。	(1)個別対応 ①当該客室乗務員に対して、確実なチェックを実施することの重要性について確認を実施した。 (2)組織的対応 ①全客室乗務員に対し、発生事象について周知を実施した。 ②ゴミ箱位置にラッチを追加設置する。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
23	H26.9.16	ジェットスター・ジャパン	エアバス式320-232型	JA01JJ	垂直尾翼を照らすライトに、部品カタログにおいて認められていない製造者のライトが取り付けられていた。	当該ライトの部品領収検査員が部品カタログとの照合を失念した。	(1)個別対応 ①当該部品領収検査員に対し口頭注意を実施した。 (2)組織的対応 ①全部品領収検査員に対して本事例を情報共有し、確認会話の励行を指示した。 ②当該事象内容について、整備士の定期訓練の教材として反映する。	会社の対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中